

PERSBERICHT

Haarlem, waar blijft die fietsambitie?

Haarlem, 7 mei 2017

Woensdag 10 mei bespreekt de commissie Beheer een notitie van wethouder Sikkema over de stand van zaken over het fietsbeleid in Haarlem. Ongetwijfeld naar aanleiding van een (aangehouden) motie waarin de raad het college vroeg geld uit te trekken voor meer fietsroutes.

Drie jaar geleden kwam wethouder Sikkema ook al met een lijstje van de stand van zaken fietsbeleid. Daaruit bleek onvoldoende ambitie. De collegefracties D66, PvdA, GroenLinks en CDA kondigden daarop aan met een eigen fietsvisie te komen. Daarop is het nog wachten.

De wethouder komt nu weer met een lijstje waaruit moet blijken dat er veel is gedaan voor de fiets. Zij voert zelfs wegwerkzaamheden op die geen verbetering opleveren voor de fiets(veiligheid), bijvoorbeeld Jan Gijzenkade, Velsersstraat, Bernadottelaan, IJdijk Spaarndam, Churchillaan. En wat is er nu 'mooi' aan een fietsdepot in Cruquius?

Wie wordt er gepest?

De Fietsersbond begrijpt niet dat het college geen hogere ambitie heeft voor de fiets, immers de fiets heeft de toekomst. Volgens de Telegraaf van 6 mei is in alle steden in Nederland met GroenLinks in het college 'autotje pesten' de praktijk. Haarlem bereidt zich voor 800 miljoen voor een autotunnel te sparen en fietser(tje)s worden gepest door overijverige handhaving: uit de overvolle fietsflat worden fietsen die (niet hinderlijk) naast een rek staan weggesleept naar Cruquius. Op het Kenaupark worden fietspaden opgeheven en hebben fietsers geen voorrang meer op afslaand autoverkeer. Op de Stephensonstraat wordt van een 30 km weg een 50 km weg gemaakt met dwarsgeparkeerde auto's. Dat is de praktijk in Haarlem.

Fiets levert geld op

De wethouder vindt dat Haarlem wel genoeg geld uitgeeft aan de fiets. Met een natte vinger becijfert ze dat de stad wel 4 tot 6 miljoen per jaar uitgeeft aan de fiets. Met de aanbevelingen uit het juryrapport van de Fietsstadverkiezing doet ze vooralsnog niets:

- 🚲 Handel economisch
- 🚲 Versterk het fietsnetwerk (ontvlechten)
- 🚲 Versterk het fietsparkeren
- 🚲 Versterk verkeersgezondheid
- 🚲 Ontwikkel duurzaam en integraal fietsbeleid

De gemeente Utrecht berekende dat de fiets per jaar 250 miljoen euro aan maatschappelijke baten oplevert. De stad zou dat bedrag kwijt zijn aan onder meer zorgkosten, luchtkwaliteitsmaatregelen en vertragingen als alle fietsers de auto zouden nemen. De directe economische waarde van de fiets in Utrecht bedroeg in 2014 ruim 38 miljoen euro. De Utrechtse fietsindustrie levert een kleine 300 fte aan werkgelegenheid op. Gemiddeld 28 fietskoeriers doen ieder jaar 40.000 bezorgingen. Hiermee houden ze dagelijks tien vervuilende bestelbussen uit de stad.

Fietsstad

Met het lijstje bereikte resultaten van 2014 verwachtte de wethouder hoge ogen te gooien bij de Fietsstadverkiezing 2016. Door het ontbreken van fietsambitie haalde Haarlem, van de 9 deelnemende steden, het niet tot de laatste 5 genomineerden. Dit jaar organiseert de Fietsersbond opnieuw een fietsstadverkiezing. Deze keer is de opzet anders. Alle gemeentes doen mee, en iedereen mag meestemmen. (<https://www.fietsersbond.nl/fietsstadverkiezing-2018/>) Wij zijn benieuwd wat Haarlemse fietsers vinden van het Haarlemse fietsbeleid.

Onze ambitie

De Fietsersbond zet in op groei van het fietsgebruik in Haarlem naar 50% (Aandeel fietsgebruik bij verplaatsingen tot 7,5 km was in 2010: 37,6%). Er moet dus nog veel werk worden verzet. Dit vraagt om meer en ruimere fietspaden en een betere doorstroming. In het Structuurplan 2020 zijn nieuwe geplande fietsverbindingen opgenomen die nog niet alle gerealiseerd zijn. Het fietsnetwerk zoals in het HVVP is vastgesteld zou moeten worden uitgebreid met doorfietsroutes en fietssnelwegen.

Motor fietsbeleid?

De wethouder noemt het uitvoeringsprogramma fiets 'de motor' achter het fietsbeleid. Die motor stukt. Veel projecten met prioriteit 1 uit dit programma zijn nog steeds niet uitgevoerd en hadden voor 2010 al uitgevoerd moeten zijn. (zie bijlage)

Structuurvisie

De uitspraak van de wethouder dat *'Het fietsnetwerk één van de belangrijkste dragers van de SOR wordt. Hierdoor raakt het fietsbeleid steviger verankerd in het ruimtelijke beleid, waardoor het stimuleren van fietsgebruik nog integraler ter hand kan worden genomen'* vinden wij onzin. De SOR bouwt aan een (onbetaalbare) autoring om de stad en gaat er vanuit dat het daardoor binnen de stadsgrenzen autoluw wordt en ruimte oplevert voor voetganger en fiets. Dat is wensdenken. Er is een Plan B nodig die (tegen geringe kosten) de stad duurzaam bereikbaar maakt.

Haarlem 66

Ondertussen maakt de provincie Noord-Holland beleid voor het oplossen van de 305 fietsknelpunten in het hoofdfietsnetwerk van de provincie. In de inventarisatie zijn maar liefst 66 Haarlemse knelpunten opgenomen.

Noot voor de redactie:

Voor meer informatie kunt u terecht bij de Fietsersbond
René Rood, 06 45472287

BIJLAGE 1

'Fiets levert Utrecht 250 miljoen op'

De fiets levert Utrecht elk jaar 250 miljoen euro aan maatschappelijke baten op. Dat heeft het onderzoeksbureau Decisio met steun van de gemeente Utrecht becijferd in het Bruto Utrechts Fietsproduct (BUF). De baten bestaan uit geld dat de gemeente kwijt zou zijn aan zorg en maatregelen voor betere luchtkwaliteit en doorstroming in het verkeer, als alle fietsers de auto zouden nemen.

Minder geluidsoverlast

Fietsers zijn gezonder en productiever (baten: 44,1 miljoen) en fietskilometers dragen bij aan schonere lucht en minder geluidsoverlast (baten: 28,3 miljoen). Omdat er minder auto's rijden ontstaan er minder opstoppingen, zodat voor automobilisten de reistijdvoorspelling betrouwbaarder wordt (baten: 172,2 miljoen). De gemeente spaart zich ten slotte 5 miljoen euro uit doordat er minder in het openbaar vervoer hoeft te worden gestoken.

Verkeersinfarct

Decisio tekent aan dat het BUF „een hypothetisch scenario schetst van maatschappelijke kosten als er helemaal niet meer gefietst wordt". Utrecht zou in dat geval te maken krijgen met een „continu verkeersinfarct".

ANP, lees ook: <http://decisio.nl/nieuwsblog/2017/fiets-levert-utrecht-250-miljoen-op/>

BIJLAGE 2

Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

Het HVVP uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur (opgesteld in 2006) is opgevolgd door de voortgangsrapportage Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur in 2011. De volgende projecten met prioriteit 1 (dwz: die voor 2010 uitgevoerd hadden moeten zijn) zijn nog niet uitgevoerd:

1. Teding van Berkhoutstraat en Van Zeggelenplein
2. Leidsevaart tussen Westergracht en Raaksbrug
3. Jan Gijzenkade tussen Delftlaan en Rijksstraatweg
4. Rustenburgerlaan
5. Oost-west route Indische buurt
6. Nieuwe fietsverbinding tussen Delftkade en Julianalaan (route Nieuwe Gracht-Garenkokerskade-Delftstraat-Regentesselaan-Nova College-InHolland conform Masterplan Spoorzone)
7. Zuiderhoutlaan
8. Nieuwe fietsverbinding Claus Sluterweg – 's-Gravesandeweg
9. Nassaulaan, Nassauplein en Zijhuizen tussen Zijlstraat en Parklaan
10. Keizerstraat-Barrevoetestraat
11. Fietsroute Schoterog

Er is een restopgave voor:

1. Staten Bolwerk
2. Garenkokerskade

3. Houtmankade
4. Tempeliersstraat en de 1e Emmastraat

Van de 9 prioriteit 1 projecten die voor 2012-2015 gepland waren, zijn er 4 nog niet uitgevoerd.

1. Velsersstraat (*in voorbereiding*)
2. Jan Gijzenkade oost (noordelijk deel): aanleg fietspaden in asfalt (*in voorbereiding, er komen geen fietspaden*)
3. Prins Hendrikstraat tussen brug Leidsevaart en Wilhelminastraat: aanleg 1 rijstrook met fietsstrook/pad in tegenrichting
4. Koudenhorn aanleg fietspaden